DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 czerwca — Nr. 14. — Rok 1928.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNO ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

149.

Nr. I. 7602/2/28 z dnia 12 maja 1928 r. W sprawie dodatku ekonomicznego na żonę, zwolnioną ze służby państwowej za 3 miesięczną odprawą.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 10-go stycznia 1928 r. Nr. D. III.3230/1 wyjaśniło, że odprawa, unormowana art. 44 ustawy emerytalnej z dnia 11 grudnia 1923 r. (Dz. Ust. R. P. z 1924 r. Nr. 6, poz. 46) nie podpada pod pojęcie uposażenia względnie zaopatrzenia w rozumieniu art. 4 lit. *a* ustawy uposażeniowej z dnia 9 października 1923 r. (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), że zatem funkcjonarjuszowi państwowemu, którego żona przy zwolnieniu ze służby państwowej otrzymała wspomnianą odprawę—przysługuje prawo do dodatku ekonomicznego na tę żonę już od pierwszego dnia najbliższego miesiąca po dniu jej zwolnienia.

150.

Nr. I. 7463/2/28 z dn. 9/V. 1928 r. W sprawie zmiany listy mieszkań służbowych.

Na podstawie porozumienia z Ministerstwem Skarbu, zgodnie z § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dn.

1.X.1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 849) Ministerstwo Komunikacji zmieniło i uzupełniło „Listę mieszkań służbowych", ogłoszoną rozporządzeniem M. K. z dnia 1.IX.1925 r. Nr. I. 13221/2/25 w Dz. U. M. K. Nr. 11 z 1925 r. pod poz. 30. Obowiązującą od dnia 1 czerwca 1928 r. „Listę mieszkań służbowych" ogłasza się poniżej:

LISTA

mieszkań służbowych, zajmowanych w budynkach państwowych lub przez Skarb Państwa wynajętych, pozostających w bezpośrednim zarządzie Ministerstwa Komunikacji lub podległych mu urzędów.

Do korzystania z mieszkań służbowych w rozumieniu artykułu 8 ustawy uposażeniowej (w brzmieniu ustalonem rozporządzeniem Prez. R. P. z dn. 5.IX.1926 r. Dz. U. R. P. Nr. 93, poz. 540) uprawnieni są:

A). w centrali Ministerstwa Komunikacji:

a) administrator gmachu Ministerstwa Komunikacji,
b) dozorca domu gmachu Ministerstwa Komunikacji,
c) szofer Ministra Komunikacji.

B). w Dyrekcjach Kolei Państwowych:

a) Prezesi Dyrekcyj Kolei Państwowych,
b) zarządzający kolejami wąskotorowemi,
c) naczelnicy i zawiadowcy parowozowni, naczelnicy warsztatów głównych (nie zaś warsztatów pomocniczych), zawiadowcy samodzielnych elektrowni i zawiadowcy filjalnych magazynów zasobów, zarządzający składem opałów,
d) zawiadowcy stacyj, mijanek, ładowni i przystanków osobowych,
e) kierownicy ajencyj celnych,
f) zawiadowcy odcinka drogowego,
g) naczelni lekarze szpitali (sanatorjów) kolejowych,
h) felczerzy (sanitarjusze) w przychodniach dla chorych,
i) maszynowi,
j) drużnicy przejazdowi i dróżnicy-kasjerzy,
k) zarządzający państwowemi budynkami kolejowemi,
l) pracownicy kolejowi, pełniący czynności dozorców domowych,
m) dozorcy pokojów noclegowych drużyn konduktorskich i parowozowych.

Z powyższej „Listy" wynika, że prócz pracowników, którzy do tej pory wedle poprzedniej „Listy", ogłoszonej w Dz. U. M. K. Nr. 11 z 1925 r. pod poz. 30 korzystali z mieszkań służbowych, mają do takich mieszkań od dnia 1 czerwca 1928 r. prawo pracownicy:

A) w centrali Ministerstwa Komunikacji wymieniени w nowej „Liście" pod c,

B) w Dyrekcjach Kolei Państwowych:

wymieni w nowej „Liście" pod b, c (zawiadowcy parowozowni i zawiadowcy filjalnych magazynów zasobów, zarządzający składem opałów), d (zawiadowcy mijanek, ładowni i przystanków osobowych), e, g, h, l i m.

Tym pracownikpom należy od 1.VI.1928 r. potrącać za przydzielone im mieszkania służbowe czynsz, w wysokości przysługującego im dodatku na mieszkanie.

151.

Nr. I/1268/2/28 z dnia 5 marca 1928 r. W sprawie wynagrodzenia za godziny nadliczbowe.

Według § 15 rozporządzeń Ministra Kolei z dnia 14/12 1923 o uposażeniu nieetatowych stałych, dziennie płatnych pracowników kolejowych, należy przyjąć za podstawę obliczenia wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych zwykłą płacę bez dodatku rodzinnego.

Ponieważ 10% podwyżka uposażenia, przyznana od 1 stycznia 1927 w myśl rozporządzenia Min. Kom. z dnia 31 grudnia 1926 Nr. I/24873/2/26, jest zwiększeniem zwykłej płacy, należy przy obliczaniu wynagrodzenia za pracę w godzinach nadliczbowych, uwzględniać również tę 10% podwyżkę uposażenia.

SPRAWY FINANSOWE.

152.

Nr. II/4048 z dnia 16/5 1928. W sprawie stosowania § 4 Ogólnych przepisów o rachunkowości P. K. P.

Obowiązek przedkładania umów Wydziałowi Rachunkowemu do zaopinjowania ze stanowiska finansowego dotyczy wszystkich umów o roboty i dostawy, a więc umów zawieranych przez poszczególne Wydziały w granicach własnej kompetencji, jak i umów, wymagających zatwierdzenia Prezesa.

Umów, zawieranych przez Oddziały, o ile zatwierdzenie kosztorysu lub zezwolenie D. K. P. do zawarcia umowy przez Oddział uzgodni Wydział Rachunkowy, nie należy przysyłać mu do zaopinjowania.

Późniejsze zmiany w umowach, dotyczące np. zwolnienia kaucji, darowania kary, zmiany terminu, podwyższenia lub zmniejszenia ceny umownej, wymagają opinji Wydziału Rachunkowego, a ponadto Wydziału Prawnego, który zgodnie z Regulaminem D. K. P. wydaje swoją opinję co do ostatecznej redakcji wszystkich umów.

Zamówienia doraźne na dostawy, względnie roboty z wolnej ręki mogą być wydawane w zakresie kompetencji przez Wydziały, względnie Oddziały do wysokości 1000 zł w każdym poszczególnym wypadku bez uprzedniego uzgodnienia z Wydziałem Rachunkowym, który jednak przy kontroli zleceń winien sprawdzać, czy zamówienia odpowiadają warunkom przepisów.

153.

Nr. II/2377 z dnia 19 marca 1928 r. W sprawie stosowania obrotów bezgotówkowych przy zarządzaniu wypłat.

W celu zmniejszenia obrotów gotówkowych i osiągnięcia przez to oszczędności, tudzież dla ułatwienia wierzycielom Skarbu Państwa otrzymywania należnych im sum, Ministerstwo Komunikacji poleca przy zarządzaniu wypłat dążyć do stosowania obrotów bezgotówkowych we wszystkich wypadkach, gdzie tylko to jest możliwe, a w szczególności przy asygnowaniu należności dostawcom, przedsiębiorcom i wykonawcom robót przez zarządzanie przelewu przypadających im sum pieniężnych na ich rachunki w Bankach Polskim,

Gospod. Krajowego, względnie na konto czekowe w P. K. O.

Wobec powyższego wszelkie dokonywanie wypłat gotówkowych klijentom, posiadającym rachunki w Bankach Polskim, Gospod. Krajowego, lub P. K. O., jako szkodliwe dla Skarbu Państwa, winno być bezwarunkowo zaniechane.

Stosując zasadę bezgotówkowego obrotu w całej rozciągłości, należałoby wezwać wszystkich stałych dostawców, którzy dotychczas nie posiadają rachunków w Bankach Polskim, Gospod. Krajow. lub też w P. K. O. do otwarcia sobie takich rachunków w jednej z wymienionych instytucyj, przedstawiając im korzyści, wypływające z tego sposobu postępowania. Te same metody należałoby stosować w przyszłości do wszystkich nowych dostawców, przedsiębiorców przy zawieraniu z nimi umów (kontraktów).

Przekazywanie należności klijentom na ich rachunki, czy to w Bankach Polskim, lub Gospod. Krajowego, czy też w P. K. O., nie jest ograniczone wysokością kwoty i owszem, pożądanem jest ono nawet przy mniejszych kwotach w celu uniknięcia ruchu gotówkowego.

154.

Nr. II.3959 z dnia 2 maja 1928 r. W sprawie przejazdu osób wojskowych na podstawie dokumentów, wydanych przez władze wojskowe.

W związku z rozporządzeniem Ministerstwa Komunikacji z dnia 19/III r. b. Nr. II/1990/6/28 i z dn. 26/III r. b. Nr. II/2762/6/28, tudzież z Tymczasowemi przepisami służbowemi 245-10 Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości poniżej przytoczoną treść zarządzenia Nr. 14147/28 Wydz. Up. z dnia 25/IV.1928, wydanego przez Ministerstwo Spraw Wojskowych podwładnym organom wojskowym, celem usunięcia nieporozumień, powstających z tego powodu, ponieważ niektóre osoby wojskowe odbywają podróż na podstawie wydanych im przez władze wojskowe dokumentów legitymacyjnych i biletów na przejazd bez zgłaszania się w kasach biletowych.

Zarządzenie brzmi:

„1) przy wypełnianiu i używaniu tego druku, należy się ściśle stosować do postanowień P. S. 245-10 rozdz. III, par. 6 i 9 rozdz. IV. par. 4 i 5, rozdz. VIII. par. 4 i 6, rozdz. IX. par. 3, 4 i 6;

2) ponadto przy wypełnianiu należy na właściwym dokumencie skreślić nagłówek: „Bilet na przejazd", a umieścić odręcznie lub stemplem, słowa: „Zlecenie na otrzymanie biletu kolejowego".

Osoby wojskowe, uchylające się od zgłaszania się w kasach osobowych celem zamiany „Biletu na przejazd" na właściwy bilet kolejowy, traktowane będą przez organa kolejowe jako odbywające podróż bez biletu i pociągane do odpowiedzialności po myśli obowiązujących podróżnego przepisów przewozowych na polskich kolejach żelaznych (P. S. 245-10 rozdz. I. par. 3)".

O każdem poważniejszem uchybieniu przeciwko wspólnym przepisom służbowym 245-10, należy zawiadamiać Ministerstwo Komunikacji z podaniem nazwiska i stopnia osoby wojskowej i numeru jej dowodu legitymacyjnego, niezależnie od środków zaleconych postanowieniami rozporządzenia M. K. z dn. 19/III r. b. Nr. II/1990/6/28 i z dn. 4/IV r. b. Nr. II/3112/6/28.

155.

Nr. II/4066/6/28 z dnia 4 maja 1928 r. W sprawie odprawy osób wojskowych z przystanków.

W następstwie telegraficznego zapytania Dyrekcji Krakowskiej z dn. 2 b. m. Nr. 35 Ministerstwo Komunikacji poleca dokonywać odprawy osób wojskowych z przystanków, nieposiadających wojskowych biletów kartonowych, ani też biletów blankietowych, przez wydawanie tym osobom w pociągach zwykłych biletów na dopłaty, bez pobierania należności za przejazd.

Konduktor, wzgl. Kontroler powinien w takim razie przedstawić właściwej Kasie biletowej przy oddzielnym wykazie (art. 10 przep. rach. dla Kas biletowych, bagażowych i towarowych), grzbiet wydanego biletu z dołączonym do niego odebranym od osoby wojskowej „Biletem na przejazd", wzgl. „Zleceniem na otrzymanie biletu kolejowego", jako usprawiedliwienie niewniesionej do Kasy należności w gotowiźnie.

Co do dodatkowego uzupełnienia treści wydanego biletu oraz jego zarachowania, miarodajne są postanowienia rozporządzenia M. K. z dn. 19/III i 26/III r. b. Nr. Nr. II/1990/6/28 i II/2762/6/28.

Dyrekcje zarządzą niezwłoczne pouczenie służby wykonawczej.

156.

Nr. II.4190 z dnia 14 maja 1928 r. W sprawie okazywania pomocy urzędnikom biur informacyjnych.

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu z dnia 1 lutego r. b. Nr. 4 poz. 40, ogłoszoną została instrukcja dla biur informacyjnych — do zakresu działania których należy śledzenie przejawów życia gospodarczego, niezbędnych do prawidłowego ujęcia wymiarów podatkowych i zbierania potrzebnych ku temu informacyj i materjałów, dotyczących obrotów i dochodów płatników.

W szczególności instrukcja ta nakłada na biura informacyjne obowiązek czuwania nad wykonaniem przez urzędy obowiązków przewidzianych art. 46 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. Ust. Nr. 79, poz. 550 z roku 1925) co do dostarczania zawiadomień o zawarciu umów, o dokonaniu robót i dostaw — oraz zasięganiu informacyj na kolejach odnośnie nadchodzących i wysyłanych przesyłek zarówno zwykłych, pośpiesznych, jak i imiennych bagażowych, ze specjalnem uwzględnieniem przesyłek obciążonych zaliczeniami.

Ministerstwo Komunikacji powołując się na rozporządzenie swoje z dnia 13/8.1926. Nr. II.6458 w sprawie wykonania art. 46 ustawy o państwowym podatku przemysłowym—przypomina obowiązek przedkładania Izbom Skarbowym wiadomości o zawarciu umów o dokonanie robót i dostaw — przedstawiających w poszczególnych wypadkach sumę conajmniej 200 zł, jak również przedkładanie odpisów umów i zawiadomień o wykonaniu dostawy lub roboty i pobraniu przez dostawcę, wzgl. przedsiębiorcę, przypadającej podług rozrachunku gotówki, wzgl. zaliczki. Następnie w związku z czyn-

nościami biur informacyjnych — w interesie sprawnego ich działania — poleca okazać urzędnikom tychże biur wszelkiej pomocy, czy to drogą okazywania odnośnych ksiąg i zapisków, czy też przez dostarczanie materjałów i wiadomości potrzebnych dla wymiaru podatków.

Urzędnicy biura informacyjnego obowiązani są legitymować się pisemnemi poleceniami i w spełnianiu swych czynności dostosować się do godzin urzędowych kontrolowanego urzędu — oraz nie hamować normalnych czynności służbowych tegoż urzędu.

157.

Nr. II/4600/7/28 z dnia 16 maja 1928 r. W sprawie zaprowadzenia odrębnych ksiąg buchalteryjnych dla wyodrębnionego w samoistną jednostkę Biura Rozrachunków w Bydgoszczy.

W myśl zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 21/II-1928 r. Nr. II/1360/7/28 (Dziennik Urzędowy N. 6 z roku 1928), Biuro Rozrachunków w Bydgoszczy wyodrębnione zostało z dniem 1 kwietnia r. b. jako samoistna jednostka narówni z Dyrekcjami Polskich Kolei Państwowych.

W związku z tem Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

A). Czynności buchalteryjne, które wykonywać będzie zastępczo Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku, winny być prowadzone w odrębnych dla biura Rozrachunków książkach buchalteryjnych na zasadach obowiązujących Dyrekcje Kolei Państwowych.

B). Sprawozdania miesięczne i roczne, przedkładać będzie Dyrekcja Kolei Państwowych w Gdańsku Ministerstwu Komunikacji za pośrednictwem Biura Rozrachunków w Bydgoszczy.

C). W grupie rachunkowej „7" „Konta Obrachunkowe", otwiera się nową podgrupę „10" „Biuro Rozrachunków w Bydgoszczy". W związku z tem, poleca się wprowadzić odnośne uzupełnienie do „Tablicy grup i podgrup rachunkowych, obowiązujących na Polskich Kolejach Państwowych".

D). W związku z powyższem, piąty ustęp zarządzenia Nr. II/1360/7/28 z dn. 21/II.1928 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 6, poz. 57), należy skreślić w całości i na jego miejsce wprowadzić następującą treść:

„Wszelkie wydatki, uskutecznione przez Dyrekcję Gdańską na rachunek Biura bądź przez Kasę Główną, bądź przez Kasę stacyjną w Bydgoszczy, należy księgować na konto obrachunkowe (grupa rach. 7, podgrupa 10 „Biuro Rozrachunków w Bydgoszczy").

Z końcem każdego miesiąca należy sporządzić zlecenia książkowe na podstawie dowodów wypłaty, obciążając konta budżetowe i inne Biura Rozrachunków przy jednoczesnem uznaniu konta obrachunkowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku, w podgrupie „8".

Obroty i pozostałości na wzajemnych kontach obrachunkowych „8" i „10" w grupie rachunkowej „7", winny być zgodne w księgach Biura Rozrachunków w Bydgoszczy, jak i w księgach Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku".

Niniejsze obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1928 r.

158.

Nr. II.4651/6/28 z dnia 19 maja 1928 r. W sprawie zmian przepisów służbowych do związkowych komunikacji towarowych:
a) Polsko-Węgierskiej, obowiąz. od dn. 1.III.1928,
b) Polsko-Czeskosłowackiej, obow. od dn. 1/IX.1927 i
c) Polsko-Austrjackiej, obowiąz. od dn. 1/I.1928.

W ślad za rozporządzeniem z dnia 13/IV.1928 Nr. II/3356/6/28, należy w wymienionych powyżej przepisach służbowych przeprowadzić następujące zmiany:

1) Do „a" i „b" w rozdziale D ustęp a) punkt 2, zamiast słów: Ser. F. Nr. 75 c związk. i 75 d związk.", oraz zamiast słów: „Ser. F Nr. 75c i 75d", zamieścić słowa: „Ser. F Nr. 75 Z i 75 Zp.".
2) Do „a" w rozdz. F punkt 6, do „b" w rozdz. F. punkt 2, oraz do „d" w rozdz. E punkt 2, zamiast słów: „serja F Nr. 75 cc związk.", oraz zamiast słów: serja F Nr. 75 cc", zamieścić słowa: „serja F Nr. 75 Zw.".

Stosownie do powyższych zmian należy wzory ceduł, dołączonych do przepisów służbowych dla komunikacji związkowej polsko-czeskosłowackiej sprostować odręcznie w myśl wspomnianego na wstępie rozporządzenia Nr. II/3356/6/28.

Nadmienia się przytem, że ceduły w dotychczasowej formie mają nadal zastosowanie tylko w komunikacji sąsiedzkiej polsko-czeskosłowackiej.

W okólniku Biura Rozrachunków w Bydgoszczy z dnia 23/II-28 Nr. Cur. 1759/II-28 na stronie 2 w wierszu 11 od dołu, należy zamiast słów: „i 78 C" — zamieścić słowa: „i 78 l", w okólniku zaś z dnia 16/III-28 Nr. Cur. 2620/II/28 na str. 2 w wierszu 12 od dołu należy zamiast słów: „78 b" — zamieścić słowa: „78 l".

159.

Nr. II/4617/7/28 z dnia 22 maja 1928 r. W sprawie księgowania dochodów z pokojów gościnnych i urządzeń kąpielowych oraz związanych z tem wydatków.

Na skutek zapytania jednej z Dyrekcyj Kolei Państwowych, wyjaśnia się, co następuje:

Dochody z pokojów gościnnych i urządzeń kąpielowych zarachowywać należy na dział 2., rozdz. II, § 13, poz. 2 dochodów budżetowych, wydatki zaś na właściwe pozycje budżetowe odnośnej służby według ich charakteru, jak np.: służby drogowej, opał, światło, utrzymanie czystości na dział 2, rozdz. 2, § 2, poz. 2, utrzymanie i wymiana inwentarza na dział 2, rozdz. 2, § 2, poz. 3, remont na dział 2, rozdz. 2, § 5, powiększenie inwentarza na dział 4, rozdz. 2, § 10, poz. 1 i t. d.

Dyrekcje, które w inny sposób zarachowały dochody i wydatki z tego tytułu, winny sprostować to księgowanie w miesiącu sprawozdawczym marcu 1928 r.

160.

Nr. II/4599/7/28 z dnia 16 maja 1928 r. W sprawie zmiany w tablicy grup rachunkowych.

Ministerstwo Komunikacji poleca w „Tablicy grup i podgrup rachunkowych obowiązujących na Polskich Kolejach Państwowych" (zarządzenie Ministerstwa Komunikacji Nr. II/1322/26 z d. 16/II.1926 r.) przy grupie rachunkowej „Kasy stacyjne" zmienić cyfrę: 2 na „2a" oraz otworzyć nowe grupy rachunkowe pod nazwą: „2b" „Kasy manipulacyjne" i „2c" „Inne kasy jedno-

stek podległych Dyrekcji Kolei Państwowych". W rubryce „Rodzaj operacji i t. d." obok grupy rach. „2a", należy pozostawić dotychczasowe uwagi bez zmiany, a obok grupy rach. „2b" wpisać: „Na „debet" wprowadza się saldo czystej gotowizny, znajdującej się w kasach manipulacyjnych na dniu 1/IV każdego roku sprawozdawczego, uznając równocześnie pod datą 31/III każdego roku w grupie rach. ..11" podgrupę „11", pozycję „9" „Fundusz wymienny kas manipulacyjnych".

Na „credit" wprowadza się pod datą 1/IV każdego roku saldo czystej gotowizny wykazanej z końcem ubiegłego okresu sprawozdawczego przy równoczesnem obciążeniu grupy rach. 11 podgrupy „11", pozycji „9".

Obok grupy rachunkowej „2c" wpisać należy treść jak do grupy rach. 2b z tą jedynie zmianą, że zamiast wyrazów „w kasach manipulacyjnych", należy wpisać: „w innych kasach Dyrekcji", a zamiast zaś wyrazów: „podgrupę „11", pozycję „9" „Fundusz wymienny kas manipulacyjnych", wpisać należy: „tę podgrupę i konto, w którem ujawnione będzie saldo kasowe w czystej gotowiźnie lub też w papierach wartościowych, stanowiących własność osób trzecich".

Powyższe zarządzenie winno być zastosowane przy zamknięciu ksiąg za okres sprawozdawczy 1927/28 r.

SPRAWY HANDLOWO-TARYFOWE.

161.

Nr. III. 4293/28 z dnia 4 maja 1928 r. W sprawie zmian i uzupełnień w „Taryfie na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego miasta Gdańska.".

Z dniem 1 czerwca 1928 r. w obowiązującej od dnia 1 lutego 1928 r. „Taryfie na przewóz towarów i zwierząt w komunikacji pomiędzy stacjami kolei niemieckich a stacjami kolei Związku Socjalistycznych Republik Rad przez Polskę i obszar Wolnego Miasta Gdańska" (Monitor Polski Nr. 182 dn. 23 stycznia 1928 roku), wprowadza się następujące zmiany i uzupełnienia:

W rozdziale II, punkt 3 (treść listu przewozowego), ustęp czwarty uzupełnia się na końcu w nawiasie: „(patrz jednak punkt b)".

W tymże rozdziale II, punkt b (obliczanie przewoźnego), skreśla się dotychczasowy ustęp pierwszy i zastępuje brzmieniem następującem:

„Przewoźne i inne opłaty oblicza się za drogę przewozu na zasadzie istniejących taryf (wewnętrznych, lokalnych lub bezpośrednich). Do zastosowania taryfy bezpośredniej na części drogi przewozowej kolej jest jednak obowiązana tylko o tyle, o ile nadawca żąda tego wyraźnie w liście przewozowym, wskazując dokładnie część drogi przewozowej, za którą przewoźne ma być obliczone według tej taryfy.

Do taryf bezpośrednich zalicza się również taryfę bezpośrednią dla komunikacji pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez terytorjum, odstąpione Polsce przez Niemcy, oraz przez obszar Wolnego Miasta Gdańska (taryfa Wschodnio-pruska).

O ile koleje polskie i niemieckie biorą udział w przewozie rozdzielonemi linjami, przewoźne za oddzielne polskie i niemieckie części drogi przewozowej oblicza się osobno.

(Odległości wschodnio-pruskich linji tranzytowych podaje anneks do taryfy).

W razie stosowania taryfy Wschodnio-pruskiej w tranzycie przez linje kolejowe polskie oraz wschodnio-pruskie, pobiera się na rzecz kolei polskich opłatę za manipulacje celne w wysokości 0,50 mk. = 0.12 dolara S. Z. A. P. od listu przewozowego".

W dotychczasowym ustępie drugim (obecnie szóstym). tegoż punktu b) skreśla się w wierszu pierwszym wyraz: „przytem".

W rozdziale IV: „Spis granicznych stacji przejściowych", po stacjach: „Deutsch Eylau (Rakowice)— Rakowice", włącza się stacje:

„Deutsch Eylau (Jamielnik — Jamielnik,
Marienburg (Westpr.) — Simonsdorf".

Pozatem oznacza się gwiazdką*) następujące graniczne stacje przejściowe:

Deutsch Eylau (Jamielnik) — Jamielnik, Marienburg (Westpr.) — Simonsdorf, Gross Boschpol — Strzebielino, Firchau — Chojnice (granica pod Mośnicą), Schneidemühl (Zollbf.) — Kaczory, Kreuz — Drawski Młyn i Neu Bentschen — Zbąszyń.

U dołu dodaje się uwagę:

*) W razie żądania zastosowania taryfy Wschodnio-pruskiej, podanie tych granicznych stacji przejściowych nie ma mocy obowiązującej dla kolei żelaznych."

Po załączniku 2 (wzór listu przewozowego), umieszcza się następujący anneks:

Anneks

Odległości wshodnio-pruskich linji tranzytowych.

Pomiędzy granicą państwa pod / a granicą państwa pod	Deutsch Eylau (w kier. na Jamielnik) km.	Marienburg (Westpr.) km.
Deutsch Eylau (w kierunku na Jamielnik)	—	77
Deutsch Eylau (w kierunku na Rakowice)..........	17	81
Prostken	250	284

Umieszczenie odpowiedniego obwieszczenia w Monitorze Polskim zarządzono. Dyrekcja P. K. P. zarządzi ogłoszenie powyższego w Staatsanzeiger für die Freie Stadt Danzig.

Od tejże daty dn. 1 czerwca 1928 r. w „Ogólnych Przepisach służbowych" dla komunikacji, o której mowa, obowiązujących od dn. 1 stycznia 1927 r. i uzupełnionych dodatkiem I z ważnością od dn. 1 lutego 1928 r., wprowadza się zmiany i uzupełnienia następujące:

W § 7: „Sporządzanie ceduł przewozowych", punkt 1 uzupełnia się na początku zdaniem:

„W komunikacji bezpośredniej pomiędzy stacjami kolei niemieckich i kolei Z. S. S. R., przez polskie wyłącznie linje tranzytowe, ceduły przewozowe sporządza się bezpośrednio na całkowitą odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia".

Dalej następuje tekst dotychczasowy, a w końcu punktu 1 dodaje się słowa: „(patrz również punkt 11)".

W tymże § 7 dodaje się nowy punkt 11 o brzmieniu:

„11. W razie przewozu tranzytem przez Prusy Wschodnie, sposób postępowania jest następujący:

a) O ile nadawca żąda zastosowania do lub od granicy państwa pomiędzy Polską a Prusami Wschodniemi (np. Prostken, gr. państwa), taryfy Wschodnio-pruskiej, cedułę przewozową na odległość do lub od wskazanej granicy państwa pomiędzy Polską a Prusami Wschodniemi (Prostken gr. państwa), sporządza stacja niemiecka według przepisów dla komunikacji wschodnio-pruskiej, cedułę zaś przewozową na odległość od lub do niemieckiej stacji przejściowej (Prostken) sporządza się według przepisów komunikacji niemiecko-polsko-sowieckiej.

b) O ile nadawca nie żąda stosowania taryfy wschodnio-pruskiej, cedułę przewozową na przesyłkę, kierowaną przez Prusy Wschodnie, sporządza się do lub od granicy polsko-sowieckiej (np. Stołpce tranz.) według przepisów dla komunikacji polsko-niemieckiej, cedułę zaś na odległość od lub do granicy sowiecko-polskiej (Niegorełoje tranz.) według wewnętrznych przepisów kolei Z. S. S. R."

W § 8 część I: „Przekazywanie opłat przewozowych", lit. A: „Kierunek z Niemiec do Z. S. R. R.", dodaje się w końcu do punktu 1 słowa: „(patrz jednak również punkt 5)".

Wkońcu części I A, dodaje się nowy punkt 5 o brzmieniu:

„5 W razie przewozu tranzytem przez Prusy Wschodnie sposób postępowania jest następujący:

a) O ile nadawca żąda zastosowania taryfy Wschodnio-pruskiej, stacja nadawcza oblicza opłaty przewozowe według tej taryfy za odległość do ostatniej niemieckiej granicy państwowej (np. Prostken gr. państwa) i wykazuje przesyłkę do zarachowania w komunikacji wschodnio-pruskiej.

Niemiecka stacja zdawcza (Prostken) zarachowuje przesyłkę w komunikacji wschodnio-pruskiej. Gdyby stacja nadawcza nie wykazała należnej kolejom polskim opłaty za manipulacje celne w wysokości 0,50 mk. = 0,12 dolara, opłatę tę powinna wykazać przekartowująca przesyłkę stacja niemiecka (Prostken) w liście przewozowym lub w rachunku przedpłaty i w cedule przewozowej. Należności według taryfy Wschodnio-pruskiej, obliczone za odległość do granicy niemieckiej (Prostken gr. państwa), niemiecka stacja zdawcza (Prostken) powinna przeliczyć z marek na dolary i przy dalszem kartowaniu w komunikacji niemiecko-polsko-sowieckiej, wykazać w nowej cedule przewozowej jako należności uprzednie, nie licząc przewoźnego za odległość pomiędzy stacją graniczną a granicą państwa (Prostken—Prostken gr. państwa).

W cedule przewozowej należy zaznaczyć, że przewoźne za niemiecką odległość do granicy zarachowano w komunikacji wschodnio-pruskiej.

b) O ile nadawca nie żąda stosowania taryfy wschodnio-pruskiej, opłaty przewozowe oblicza się osobno za każdą z odległości niemieckich i polskich.

(Niemieckie odległości tranzytowe zawiera anneks do taryfy).

Należności oblicza się i zarachowuje w walutach taryfowych dla komunikacji polsko-niemieckiej. Co do obliczania przewoźnego za częściowe odległości, porównaj przepisy służbowe dla komunikacji polsko-niemieckiej (rozdział D).

Należności za niemieckie i polskie części drogi przewozowej zamienia na dolary polska stacja graniczna na polsko-sowieckiej granicy, wykazując ich kwotę w dolarach, w liście przewozowym. Pozatem polska stacja graniczna na granicy polsko-sowieckiej stosuje się do § 34 przepisów służbowych dla komunikacji pomiędzy Polską a Z. S. R. R.

Co do obliczania opłaty za manipulacje celne na rzecz kolei polskich w wysokości 0,50 mk. = 0,12 dolara porównaj wyżej przepisy pod punktem a)".

W § 8 część I: „Przekazywanie opłat przewozowych", litera A— „Kierunek ze Z. S. R. R. do Niemiec", dodaje się w końcu punktu 1: „(patrz jednak również punkt 5)".

W końcu części I B dodaje się nowy punkt 5 o brzmieniu:

„5. W razie przewozu tranzytem przez Prusy Wschodnie, sposób postępowania jest następujący:

a) O ile nadawca żąda zastosowania taryfy Wschodnio - pruskiej od polsko - wschodnio - pruskiej granicy państwowej (np. Prostken, gr. państwa), stacja nadawcza sporządza cedułę przewozową komunikacji niemiecko - polsko sowieckiej do niemieckiej stacji przyjmującej przesyłkę na polsko-wschodniopruskiej granicy (Prostken). Niemiecka stacja, przyjmująca przesyłkę, robi w cedule przewozowej adnotację o zarachowaniu przewoźnego za odległość niemiecką od granicy państwa w komunikacji wschodnio-pruskiej i wykazuje przesyłkę do zarachowania w komunikacji niemiecko-polsko-sowieckiej bez obliczania w liście przewozowym i cedule przewozowej przewoźnego za odległość od granicy państwa do stacji granicznej (Prostken, gr, państwa — Prostken). Następnie oblicza przewoźne według taryfy wschodnio-pruskiej za odległość od granicy państwa do stacji przeznaczenia, wykazując również w liście przewozowym lub rachunku przedpłaty tudzież w cedule przewozowej opłatę za manipulacje celne w wysokości 0,50 mk., pobieraną na rzecz kolei polskich w komunikacji tranzytem przez polskie i wschodnio-pruskie linje kolejowe. Kwotę opłat przewozowych za odległość do granicy polsko-niemieckiej, przeliczoną z dolarów na marki, należy wykazać w cedule jako należności uprzednie.

W razie niewykazania przy przekartowywaniu przesyłki na niemieckiej stacji granicznej opłaty za manipulacje celne, w wysokości 0,50 mk., pobieranej na rzecz kolei polskich przy stosowaniu taryfy Wschodnio-pruskiej, powinna ją wykazać w liście przewozowym lub rachunku przedpłaty oraz w cedule przewozowej i zarachować stacja przeznaczenia.

b) O ile nadawca nie żąda stosowania taryfy Wschodnio-pruskiej, opłaty przewozowe za odległość do stacji granicznej kolei Z. S. R. R. na granicy polsko-sowieckiej oblicza się i zarachowuje według wewnętrznej taryfy kolei Z. S. R. R. Pozatem graniczna stacja sowiecka postępuje według § 34 przepisów służbowych dla komunikacji pomiędzy Polską a Z. S. R. R.

Należności kolei Z. S. R. R., przekazywane w dolarach w kredycie granicznym, przelicza polska stacja graniczna na złote i wykazuje w tej walucie w nowej cedule przewozowej, jako należności uprzednie. Przesyłkę kartuje się dalej aż do niemieckiej stacji przeznaczenia w komunikacji polsko-niemieckiej.

Co do obliczania opłat przewozowych za częściowe odległości przewozowe, patrz postanowienia część I A punkt 5 b) tego paragrafu.

Co do obliczania opłaty za manipulacje celne na rzecz kolei polskich, porównaj wyżej przepisy podane w punkcie a).

W § 8, część II: „Frankowanie", należy uzupełnić punkt 7 nowym ustępem:

„Rachunki przedpłaty, dotyczące przesyłek wysyłanych tranzytem przez Prusy Wschodnie, powinny być zawsze odkartowywane z powrotem na stację, która przekartowała przesyłkę (np. Prostken). Przy odciążaniu się rachunkowem należności, przeliczone z jednej waluty na drugą przy przewozie przesyłki, przeliczać należy z powrotem według zastosowanego pierwotnie kursu zamiany".

161.

Nr. III/Of/4085/28 z dnia 15 maja 1928 r. W sprawie przewozu psów jako bagaż.

Na skutek powstałych wątpliwości, Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że post. wyk. IV b do p. 2 art. 30 części I taryfy osobowej i bagażowej, dopuszczające do przewozu jako bagaż małe zwierzęta, obejmuje również przewóz psów.

162.

Nr. III-C-3621/28 z dnia 7 maja 1928 r. Czeskosłowacko-Polski Związek Kolejowy. Zmiany taryfy towarowej część II, zeszyt 2 z 1 września 1927 r.

Z mocą obowiązującą od dnia 1 maja 1928 r. wprowadza się do wymienionej taryfy następujące zmiany:

1) Na stronicy 87—117 (str. 59—93 dodatku I), w tablicy A taryfy Nr. 4 b stawki od punktu stycznego 18 do niżej wymienionych stacyj zastępuje się brzmieniem następującem:

(patrz załącznik)

2) Na stronicy 92—113 (str. 65—89 dodatku I), w taryfie Nr. 4 b. oraz na str. 184 i 185 (str. 119 i 120 dodatku I), w taryfie Nr. 8 skreśla się niżej wymienione nazwy stacyj ze wszystkiemi odnoszącemi się do nich danemi mianowicie:

Čop štátna hranica,
Helemba štátna hranica,
Kalonda štátna hranica,
Kehnec štátna hranica,
Komarno štátna hranica,
Linhartovce štátna hranica,
Petřzalka štátna hranica (smer Oroszvár),
Slovenské Nové Mesto štatná hranica,
Šahy štátna hranica,
Šatoroš štátna hranica.

3) Na stronicy 120 dodatku I w tablicy A taryfy Nr. 8, nazwę stacji „Petřzalka štátna hranica oba smery" zmienia się na „Petřzalka štátna hranica (smer Kittsee)".

TARYFA Nr. 4 b.

Do stacji	Towary działu	Za	18
Břeclav štátni hranice	Al,2	5t	521
		Pkv/Dkw	2
		10t	476
		Pkv/Dkw	2
		15t	472
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	515
		Pkv/dkw	2
		10t	470
		Pkv/Dkw	2
		15t	467
		Pkv/Dkw	2
	B.C	5t	364
		Pkv/Dkw	2
		10t	358
		Pkv/Dkw	2
		15t	355
		Pkv/Dkw	2
	D,Fla	5t	364
		Pkv/Dkw	2
		10t	282
		Pkv/Dkw	2
		15t	279
		Pkv/Dkw	2
	E,F12	5t	360
		Pkv/Dkw	2
		10t	352
		Pkv/Dkw	3
		15t	349
		Pkv/Dkw	1
	Flb,2-4 5b, 6-11	5t	360
		P.kv/Dkw	2
		10t	277
		Pkv/Dkw	2
		15t	273
		Pkv/Dkw	1

Od stacji	Towary działu	Za	18
	F5a, G1-7	5t	360
		Pkv/Dkw	2
		10t	277
		Pkv/Dkw	2
		15t	271
		Pkv/Dkw	1
	G 9	5t	360
		Pkv/Dkw	2
		10t	353
		Pkv/Dkw	2
		15t	347
		Pkv/Dkw	1
Ceske Velenice statni hranice	A1,2	5t	966
		Pkv/Dkw	2
		10t	873
		Pkv/Dkw	2
		15t	869
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	960
		Pkv/Dkw	2
		10t	867
		Pkv/Dkw	2
		15t	864
		Pkv/Dkw	2
	B.C	5t	650
		Pkv/Dkw	2
		10t	644
		Pkv/Dkw	2
		15t	641
		Pkv/Dkw	2
	D.F1a	5t	650
		Pkv/Dkw	2
		10t	474
		Pkv/Dkw	2
		15t	471
		Pkv/Dkw	2
	E.F12	5t	646
		Pkv/Dkw	2
		10t	639
		Pkv/Dkw	2
		15t	635
		PKv/Dkw	1
	F1b,2-4	5t	646
	5b,6-11	Pkv/6-11	2
		10t	459
		Pkv/Dkw	2
		15t	453
		Pkv/Dkw	1
Ceske Velenice statni hranice	F5a,G1-7	5t	646
		Pkv/Dkw	2
		10t	469
		Pkv/Dkw	2
		15t	463
		Pkv/Dkw	1
	G9	5t	646
		Pkv/Dkw	2
		10t	639
		Pkv/Dkw	2
		15t	633
		Pkv/Dkw	1

Od stacji	Towary działu	Za	18
Devinska, Nova ves stani hramice	A1,2	5t	635
		Pkv/Dkw	
		10t	577
		Pkv/Dkw	2
		15t	573
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	629
		Pkv/Dkw	2
		10t	571
		Pkv/Dkwi	2
		15t	568
		Pkv/Dkw	2
	B,C	5t	437
		Pkv/Dkw	2
		10t	431
		Pkv/Dkw	2
		15t	428
		Pkv/Dkw	2
	D,F1a,	5t	437
		Pkv/Dkw	2
		10t	332
		Pkv/Dkw	2
		15t	329
		Pkv/Dkw	2
	E,F12	5t	433
		Pkv/Dkw	2
		10t	426
		Pkv/Dkw	2
		15t	422
		Pkv/Dkw	1
	F1b,2-4	5t	433
	5b,6-11	Pkv/Dkw	2
		10t	327
		Pkv/Dkw	2
		15t	323
		Pkv/Dkw	1
Devinska, Nova Ves statni hranica	F5a,G1-7	5t	433
		Pkv/Dkw	2
		10t	327
		Pkv/Dkw	2
		15t	321
		Pkv/Dkw	1
	G9	5t	433
		Pkv/Dkw	2
		10t	426
		Pkv/Dkw	2
		15t	420
		Pkv/Dkw	1
Hevlin n, D ostatni hranica	A1,2	5t	615
		Pkv/Dkw	2
		10t	559
		Pkv/Dkw	2
		15t	555
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	609
		Pkv/Dkw	2
		10t	553
		Pkv/Dkw	2
		15t	550
		Pkv/Dkw	2

Do stacji	Towary działu	Za	18
	B,C	5t	424
		Pkv/Dkw	2
		10t	418
		Pkv/Dkw	2
		15t	412
		Pkv/Dkw	2
	D,F1a	5t	424
		Pkv/Dkw	2
		10t	323
		Pkv/Dkw	2
		15t	320
		Pkv/Dkw	2
	E,F12	5t	420
		Pkv/Dkw	2
		10t	413
		Pkv/Dkw	2
		15t	409
		Pkv/Dkw	1
Hevlin n, D, statni hranica	E,F12	5t	420
		Pkv/Dkw	2
		10t	318
		Pkv/Dkw	2
		15t	491
		Pkv/Dkw	1
	F5a, G 1-7	5t	420
		Pkv/Dkw	2
		10t	318
		Pkv/Dkw	2
		15t	312
		Pkv/Dkw	1
	G9	5t	420
		Pkv/Dkw	2
		10t	413
		Pkv/Dkw	2
		15t	407
		Pkv/Dkw	1
Horni Dworiste statni hranice	A1,2	5t	1024
		Pkv/Dkw	2
		10t	925
		Pkv/Dkw	2
		15t	921
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	1018
		Pkv/Dkw	2
		10t	919
		Pkv/Dkw	2
		15t	916
		Pkv/Dkw	2
	B,C	5t	692
		Pkv/Dkw	2
		10t	686
		Pkv/Dkw	2
		15t	683
		Pkv/Dkw	2
	D,F1a	5t	692
		Pkv/Dkw	2
		10t	500
		Pkv/Dkw	2
		15t	497
		Pkv/Dkw	2
	E,F12	5t	668
		Pkv/Dkw	2
		10t	681
		Pkv/Dkw	2
		15t	677
		Pkv/Dkw	1
Horni Dwosriste statni hranica	F1b,2-4 5b,6-11	5t	688
		Pkv/Dkw	2
		10t	495
		Pkv/Dkw	2
		15t	491
		Pkv/Dkw	2
	F5a, G1-7	5t	688
		Pkv/Dkw	2
		10t	495
		Pkv/Dkw	2
		15t	489
		Pkv/Dkw	41
	G9	5t	688
		Pkv/Dkw	2
		10t	681
		Pkv/Dkw	2
		15t	675
		Pkv/Dkw	1
Petrzalka statna hranica (smer Kittsee)	A 1,2	5t	696
		Pkv/Dkw	2
		10t	632
		Pkv/Dkw	2
		15t	628
		Pkv/Dkw	2
	A4,5	5t	690
		Pkv/Dkw	2
		10t	626
		Pkv/Dkw	2
		15t	623
		Pkbv/Dkw	2
	B,C	5t	476
		Pkv/Dkw	2
		10t	470
		Pkv/Dkw	2
		15t	467
		Pkv/Dkw	2
	D.F1a	5t	476
		Pkv/Dkw	2
		10t	358
		Pkv/Dkw	2
		15t	355
		Pkv/Dkw	2
Petrzalka statna hranica (smer Kittseec)	E,F,12	5t	472
		Pkv/Dkw	2
		10t	465
		Pkv/Dkw	1
		15t	461
		Pkv/Dkw	1
	F1b,2-4 5b. 6-11	5t	459
		Pkv/Dkw	2
		10t—	353
		Pkv/Dkw	2
		15t	349
		Pkv/Dkw	1

Do stacji	Towary działu	Za	18
	F5a,G1-7	5t	472
		Pkv/Dkw	2
		10t	353
		Pkv/Dkw	2
		15t	347
	G9	Pkv/Dkw	1
		5t	472
		Pkv/Dkw	2
		10t	465
		Pkv/Dkw	2
		15t	459
Satov statni hranica	A1,2	Pkv/Dkw	1
		5t	675
		Pkv/Dkw	2
		10t	613
		Pkv/Dkw	2
		15t	609
	A4,5	Pkv/Dkw	2
		5t	669
		Pkv/Dkw	2
		10t	607
		Pkv/Dkw	2
		15t	604
	B,C	Pkv/Dkw	2
		5t	463
		Pkv/Dkw	2
		10t	457
		Pkv/Dkw	2
		15t	454
Satov statni hranice	D,F1a	Pkv/Dkw	2
		5t	463
		Pkv/Dkw	2
		10t	350
		Pkv/Dkw	2
		15t	347
	E, F12	Pkv/Dkw	2
		5t	459
		Pkv/Dkw	2
		10t	452
		Pkv/Dkw	2
		15t	448
	F1b, 2-4,	Pkv/Dkw	1
	5b, 6-11	5t	459
		10t	345
		Pkv/Dkw	2
		15t	341
		Pkv/Dkw	1
	F5a, G1-7	5t	459
		Pkv/Dkw	2
		10t	345
		Pkv/Dkw	2
		15t	339
		Pkv/Dkw	1
	G9	5t	459
		Pkv/Dkw	2
		10t	452
		Pkv/Dkw	2
		15t	446
		Pkv/Dkw	1

163.

Nr. III. C. 4549/28 z dnia 2 maja 1928 r. W sprawie Czeskosłowasko-Polski Związek Kolejowy. Taryfa towarowa, część II, zeszyt 1 obow. od dn. 1 września 1927 r. Obliczanie przewoźnego za węgiel i t. op. do stacyj nietaryfowych.

Uzupełnienie.

Z mocą obowiązującą od dnia 5 maja 1928 r. komunikat Ministerstwa Komunikacji ogłoszony w Monitorze Polskim Nr. 37 z dnia 15 lutego 1928 r., uzupełnia się następująco:

B. Kierunek z Czechosłowacji do Polski:

Po przedostatnim ustępie d) zamieszcza się nowe ustępy e) i f) o brzmieniu następującem:

e) za węgiel kamienny, brykiety z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego do stacyj przeznaczenia, położonych na Górnym Śląsku:

od stacji Bogumin (Oderberg) — według opłat przewozowych, podanych w taryfie towarowej dla górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej — bez obniżki.

f) za węgiel kamienny, brykiety z węgla kamiennego i koks z węgla kamiennego do stacyj przeznaczenia, położonych poza Górnym Śląskiem:

od stacji Bogumin (Oderberg) do polsko-niemieckich punktów granicznych — według opłat przewozowych, podanych w niemieckiej taryfie wyj. 6 dla węgla — bez obniżki;

do tychże punktów granicznych za węgiel kamienny i brykiety z węgla kamiennego — według opłat przewozowych, podanych wyżej w ustępie B. c), za koks zaś według opłat przewozowych, podanych wyżej, w ustępie B. d).

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

164.

Nr. IV-3125/14 z dnia 14 maja 1928 r. W sprawie regestracji pracy parowozów.

Celem uniknięcia rozbieżności pomiędzy Wydziałami Mechanicznymi i Eksploatacyjnymi w obliczaniu przebiegu i kwalifikowaniu pracy parowozów według jej poszczególnych rodzajów, jak również celem umożliwienia ścisłej kontroli danych o pracy parowozów w zależności od tego dla potrzeb którego z Wydziałów, Eksploatacyjnego czy Mechanicznego, dana praca była wykonaną, poleca się Dyrekcjom, począwszy od sprawozdawczego miesiąca lipca b. r., prowadzić specjalną regestrację danych statystycznych o przebiegach i pracy:

1. parowozów, zwracanych do parowozowni macierzystych luzem, a doczepianych do pociągów dla odciążenia zdolności przelotowej odcinków (patrz p. 32 „Przepisów o gospodarce parowozowej");

2. a) parowozów próbnych, b) parowozów przesyłanych w stanie gorącym do warsztatów dla naprawy, c) parowozów przysyłanych z innych Dyrekcyj po wodę, na kanał i t. p., d) parowozów, przesyłanych z jednej stacji na drugą dla obrócenia na tarczy obrotowej lub po węgiel;

3. parowozów, pracujących na przetaczaniu z rozdzieleniem pracy przetokowej na: a) przetoki, wykonywane przez parowozy, znajdujące się w wyłącznem rozporządzeniu Wydziału Eksploatacyjnego i b) przetoki, wykonywane przez parowozy, znajbujące się w wyłącznem rozporządzeniu Wydziału Mechanicznego;

4. parowozów, znajdujących się w rezerwie i w pogotowiu, z rozdzieleniem pogotowia na: a) pogotowie parowozów przetokowych na zlecenie stacji (zależne od Wydziału Eksploatacyjnego) i b) pogotowie stałe, zarządzone przez Prezesa Dyrekcji, jako pogotowie pociągowe (zależne od Wydziału Mechanicznego).

Wprowadzenie powyższej segregacji danych o pracy parowozów, poza parowozami, prowadzącymi pociągi, nie zmienia w niczem dotyczasowego sposobu wypełniania tablicy IX-ej wykazów miesięcznych N. K. S. 31. Zebrane powyżej wskazanym sposobem dane, stanowić będą część ogólnej pracy omawianych parowozów, podanej w odnośnych rubrykach tablicy IX-ej Wykazu N. K. S. 31, i materjał do specjalnego „Wykazu pracy parowozów, znajdujących się w rozporządzeniu Wydziału Mechanicznego (wzór w załączniku) który Dyrekcje dołączać będą do każdego wykazu N. K. S. 31, po wypełnieniu danemi za odnośny miesiąc sprawozdawczy.

Jednocześnie poleca się Dyrekcjom przyjąć jako zasadę, że parowozy zwracane do parowozowni macierzystych, a doczepiane do pociągów (patrz p. 1 niniejszego), winny ciągnąć pociąg wspólnie z właściwym parowozem pociągowym i być uważane za parowozy podwójnej trakcji. Przytem takie parowozy winny być doczepiane w miarę możności przed właściwym parowozem pociągowym (w czole pociągu),co na punktach ich doczepiania i odczepiania znacznie upraszcza przetoki. Przewożony ciężar danego pociągu zaliczać należy dla każdego z tych parowozów w stosunku do ilości osi napędnych.

Niezależnie od powyższego, wobec ujawnianych stale, pomimo niejednokrotnych napomnień Ministerstwa, niezgodności w przedstawianych przez Dyrekcje danych o pracy parowozów, poleca się Dyrekcjom wprowadzić od 1 lipca r. b. niżej podany porządek sprawdzania (uzgadniania) danych Wydziałów Mechanicznych i Eksploatacyjnych;

1. Dane o przebiegach i pracy parowozów i pociągów oblicza się, jak i dotąd, t. j. w Wydziale Mechanicznym według marszrut maszynistów parowozowych, a w Wydziale Eksploatacyjnym według raportów pociągowych. Dane te winny być uzgadniane pomiędzy obydwoma Wydziałami przed ich wpisaniem do tablicy IX-ej Wykazów Miesięcznych N. K. S. 31.

2. Każda parowozownia, względnie Oddział Mechaniczny, przesyła Marszruty maszynistów przy wykazach do odnośnych Wydziałów Eksploatacyjnych, względnie do Oddziałów Eksploatacyjnych, Pożądanem jest, aby przed wysłaniem odnośne dane z marszrut były wciągnięte do wykazów parowozowni, względnie Oddziałów Mechanicznych, a to w celu uniknięcia nieporozumień w razie zaginięcia marszrut przy przesyłaniu.

3. Oddział, względnie Wydział Eksploatacyjny, sprawdza otrzymane marszruty z raportami pociągowymi i innymi swoimi dokumentami i po sprawdzeniu, względnie poprawieniu marszrut, stempluje je i zwraca do urzędu, od którego je otrzymał.

4. Przesyłanie marszrut i zwrot ich, winny dokonywać się bieżąco w umówionych terminach.

5. Parowozownia, względnie Oddział Mechaniczny, sporządza na podstawie sprawdzonych marszrut, miesięczne wykazy pracy parowozów i pracy pociągów w parowozo-koilometrach oraz tonno-kilometrach nietylko według swoich parowozowni, ale i według poszczególnych odcinków eksploatacyjnych, granice których ustala się w porozumieniu Wydziałów Mechanicznego i Eksploatacyjnego, mając na uwadze granice Oddziałów Eksploatacyjnych. Tak sporządzone wykazy (według odcinków) Oddział Mechaniczny przesyła do odnośnego Oddziału, względnie Wydziału Eksploatacyjnego do uzgodnienia.

6. Oddział względnie Wydział Eksploatacyjny, sporządza miesięczne wykazy przebiegu parowozów i pracy taboru w tonno-kilometrach nietylko w granicach swojego rejonu, ale i według poszczególnych odcinków Eksploatacyjnych. Otrzymane wykazy parowozowni, względnie Oddziałów Mechanicznych, sprawdza się w Oddziale, względnie w Wydziale Eksploatacyjnym, i po sprawdzeniu, zwraca się parowozowni, względnie Oddziałowi Mechanicznemu.

7. Bliższe szczegóły, dotyczące takiego sprawdzenia wymienionych dokumentów i wykazów, opracowują Dyrekcje, uwzględniając warunki miejscowe; o ile niektóre posiadają już należycie zorganizowaną kontrolę co do obliczania pracy taboru, to mogą pozostać przy zastosowanych już sposobach kontroli, jeżeli istniejący system daje dostateczną gwarancję ścisłości.

8. Na wszelką pracę parowozów bez pociągów, wykonywaną zarówno dla Wydziału Eksploatacyjnego, jak i innych Wydziałów (przetoki, rezerwa i t. p.), mają być obowiązkowo wydawane odnośne kwity, przewidziane w „Przepisach o gospodarce parowozowej”. Kwity te winny być wydawane przez odnośne stacje, oddziały względnie parowozownie.

Załącznik do wykazu miesięcznego o pracy taboru normalnotorowego N. K. S. 31.

W Y K A Z

pracy parowozów znajdujących się w rozporządzeniu Wydziału Mechanicznego za miesiąc .... 192 r.

Rodzaj parowozów	Na przetaczaniu dla potrzeb W-u Mechanicznego stacyjnem		Przy ogrzewaniu i t. p. służbie pomocniczej dla potrzeb W-u Mechanicznego		W rezerwie		W pogotowiu stałem zależnem od Wydziału mechanicznego		Razem	
	godz.	par-km 1 godz. — 5 km	godz.	par-km 1 godz. — 5 km	godz.	par-km 1 godz. — 2 km	godz.	par-km 1 godz. — 1 km	godzin (rubr. 114+118+120+122)	par-km (rubr. 115+119+121+123)
102	114	115	118	119	120	121	122	123	124	125
Osobowe										
Towarowe										
Tankowe										
Razem . . .										

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

165.

Zezwolenie na studja normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego Komorów-Nadarzyn.

Pan Minister Komunikacji, rozporządzeniem z dn. 7 maja 1928 r. Nr. V-3890/16b-28, udzielił na mocy art. 2 Ustawy z dn. 14.X.21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30.IX.22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (Dz. U. N. 92, poz. 854) Inżynierowi Wiktorowi Przelaskowskiemu, zamieszkałemu w Warszawie i działającemu z ramienia i na rzecz Spółki Akcyjnej „Elektryczne Koleje Dojazdowe", zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego od Komorowa do Nadarzyna, celem sporządzenia projektu technicznego.

Na podstawie tego zezwolenia, służy wymienionemu wyżej Inż. W. Przelaskowskiemu w myśl. art. 5 wspomnianej ustawy, prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód, stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości około 7 kilometrów, przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 7 listopada 1928 r.

Termin, do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie Spółce Akcyjnej „Elektryczne Koleje Dojazdowe" koncesji na budowę i eksploatację kolei elektrycznej Komorów—Nadarzyn, na podstawie powyższych studjów, upływa z dniem 7 maja 1929 roku.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 7 sierpnia 1928 roku.

SPRAWY ZASOBOWE.

166.

Warunki techniczne na dostawę mydła szarego dla P.K.P.

Cechy zewnętrzne:

Mydło nie powinno posiadać pleśni, lub białego nalotu w postaci proszku, ani zapachu zgnilizny.

Kolor mydła winien być zielony lub żółty. Sztuczne zabarwienie mydła jest niedopuszczalne.

Próbne badanie:

Mydło nie może posiadać obcych domieszek, wpływających na sztuczne zwiększenie jego ciężaru. W mydle nie powinny znajdować się kryształki obcych ciał mineralnych lub grudki ciał obcych, jak: piasek, kora, słoma i t. p., co można wyczuć dotykiem lub zaobserwować w cienkiej warstwie mydła, rozprowadzonej na płycie szklanej.

Mydło winno być całkowicie i łatwo rozpuszczalne w wodzie i dobrze się pienić, zanurzone zaś w alkoholu, może alkohol zmącić, lecz po rozpuszczeniu się (około 50% całej ilości) nie powinno tworzyć żadnego osadu na dnie naczynia.

Próby laboratoryjne:

Z 2% całej ilości dostarczonego mydła z różnych beczek i z różnych warstw, czerpie się ogółem około 5 klg. mydła, z którego po dokładnem zmieszaniu, bierze się na próbę około ½ klg.

Mydło, wzięte na próbę, umieszcza się w 2-ch zalakowanych słoikach, z których 1-en przechowuje się, drugi zaś przesyła się do laboratorjum chemicznego. Każdy słoik winien mieć zewnątrz nalepioną etykietę i wewnątrz umieszczoną kartkę z podaniem zawartości słoika, firmy, daty wziętych prób i numeru zamówienia dostarczonej partji mydła.

Zadaniem analizy chemicznej, jest zbadać:

1) procentową ilość kwasów tłuszczowych, która nie powinna być mniejszą, niż 40%, przyczem kwasy tłuszczowe winny być pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego; obecność innych kwasów, zwłaszcza naftowych, jest niedopuszczalna.

2) procentową ilość wolnych zasad, która nie powinna być większa, niż 2%.

3) procentową ilość wody, która nie powinna przekraczać 45%.

Jeżeli mydło zawiera w sobie wody ponad 45%, nie więcej jednakże, niż 55%, to z wagi dostarczonego mydła strąca się 0,15% za każde 0,10% zwyżkowej ilości wody ponad 45%.

Powtórne badanie:

Jeżeli dostawca zakwestjonuje wynik badania 1-ej próby, na podstawie której mydło zostało odrzucone, przeprowadza się na żądanie i koszt dostawcy powtórną analizę z ponownie wziętej podwójnej już ilości mydła, z którego po dokładnem wymieszaniu, bierze się na próbę około ¾ klg.

Próbne mydło umieszcza się w 3-ch zalakowanych słoikach, zaopatrzonych zewnątrz etykietami, z których 1-en przechowuje się, dwa pozostałe rozsyła się do 2-ch różnych laboratorjów.

Przyjęcie dostarczonego mydła zależnem jest wtedy od dodatnich wyników obu analiz, przeprowadzonych w 2-ch laboratorjach, w przeciwnym wypadku, w razie ujemnych wyników chociażby jednej analizy, cała partja mydła zostaje odrzucona, dostawca zaś nie ma prawa do jakichkolwiek odszkodowań za poniesione straty.

ZAWIADOMIENIA:

W Y K A Z

ogłoszonych ustaw i rozporządzeń w „Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej", dotyczących bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Komunikacji.

Nr. Dzien. Ustaw R. P.	1928 data	Pozycja	Treść rozporządzenia
53	11/V	506	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 kwietnia 1928 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 czerwca 1924 r. o ustanowieniu stanowisk we władzach i urzędach państwowych.
„	„	511	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 maja 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu, oraz Rolnictwa o uzupełnieniu i zmianach „Taryfy polskich kolei normalnotorowych na przewóz osób, psów, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych".
55	18/V	525	Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 maja 1928 r., wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa, o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei wązkotorowych.
56	24/V	530	Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Poczt i Telegrafów z dnia 27 kwietnia 1928 r., zmieniające rozporządzenie Ministrów: Kolei i Przemysłu i Handlu z dnia 19 listopada 1925 r. w sprawie wykonania ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie—w zakresie przewozu poczty kolejami.

Sprawy szczegółowo-osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Mianowania:

Inż. Falkowski Kazimierz — Naczelnik Wydziału Okręgowej Izby Kontroli Państwa w Warszawie — Inspektorem Ministerjalnym Głównej Inspekcji Komunikacji w V stopniu służbowym urzędników państwowych.

Nr. Pr. 4711/28.

Mgr. praw Matras Zygmunt, Asesor referendarski Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — urzędnikiem Ministerstwa Komunikacji w VIII stopniu urzędników państwowych.

Nr. Pr. 4216/28.

Inż. Rozwadowski Maciej, Naczelnikiem Budowy Kolei Państwowej Woropajewo—Druja.

Nr. V. 5067/16b/28.

Zmarł:

Grycko Aleksander — referent Ministerstwa Komunikacji dnia 23 maja 1928 r.

RUCH SŁUŻBOWY W DYREKCJACH P. K. P.

Mianowanie:

Żmurko Stanisław, Starszy Referent Ministerstwa Komunikacji — Naczelnikiem Wydziału Rachunkowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Nr. I. 4883/1-J/28.

Zwolnienia ze stanowiska:

Dr. Wilczek Franciszek, Naczelnik Wydziału — zwolniony ze stanowiska Naczelnika Wydziału Rachunkowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Nr. I. 4883/1-F/28.

Migocki Franciszek, zwolniony ze stanowiska Kierownika Działu Gruntowego i Wywłaszczeń w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie ze względów służbowych.

Nr. I. 5605/28.

Przeniesienie w stan spoczynku:

Ertel Henryk, Radca k. p. i Kierownik Działu Ogólno-Prawnego i Dyscyplinarnego w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, z dn. 1 czerwca 1928 r.

Nr. I. 5605/28.

KONKURSY:

na stanowisko Kierownika Działu Księgowości w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja wyższe, wyjątkowo średnie. VI lub VII grupa uposażenia, oraz odpowiednia praktyka w tej gałęzi służby.

Termin składania podań: do dn. 30 czerwca 1928 r.

Nr. I. 1564/1-F/28.

na stanowisko Kierownika Działu Gruntowego i Wywłaszczeń w Wydziale Prawnym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja prawnicze, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w tym dziale służby.

Termin składania podań: do dn. 30 czerwca 1928 r.

Nr. I. 5605/28.

Odwołanie konkursu:

Konkurs na stanowisko Kierownika Działu Likwidacji Poborów Emerytalnych w Wydziale Rachunkowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie, ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 1 z roku 1928, odwołuje się z powodu zniesienia pomienionego Działu.

Nr. I. 5237/1-B/28.

Unieważnienie biletów:

Unieważnia się z powodu zagubienia

1) bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy I Nr. 1169, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla użytku służbowego starszego urzędnika Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach, z terminem do 31 grudnia 1928 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj P. K. P.

2) bezpłatny bilet kl. II Nr. 111, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla funkcjonarjusza Oddz. II-go Sztabu Generalnego z terminem ważności do 31 grudnia 1928 na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcyj Polskich Kolei Państwowych.

Poleca się wydać odpowiednie zarządzenia służbie stacyjnej i rewizyjnej.

Sprostowanie:

W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 10 z dnia 1 maja 1928 r. należy uzupełnić:

w poz. 103. w art. 2. p. 1. w wierszu przedostatnim po słowach „o posiadaniu przez" brak słowa „nie".

„ „ 103. w nagłówku, opuszczono Nr. aktu „I. 9438/28".

„ „ 104 w p. 17. przed słowami: „sekretarz osobisty", słowo: „podpisuje".

Drukarnia Państwowa. Nr. 41501. 4.VI.28. 7.900.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1928 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—
Pojedyńczy numer — groszy 50.